

CONTEXTO SOCIO - URBANÍSTICO DE LA POSGUERRA

Ciudad Pegaso como ejemplo del desarrollo urbano entre 1936 y 1960

Inmediatamente después de que terminara la Guerra Civil española se hizo de la vivienda un argumento político como consecuencia del apoyo ideológico a la familia. Además, la reconstrucción de la ciudad marcó la tónica de los años cuarenta y cincuenta en la capital.

La **industria**, que se encontraba dispersa en Madrid, trató de agruparse en zonas especializadas y urbanizadas a tal fin, lo que implicó que se construyera una gran cantidad de viviendas en sus alrededores, importando más su número que su calidad, pero con una serie de **objetivos teóricos** que podemos resumir en: actuación en las periferias, coordinación con el transporte, cooperativismo, municipalismo, planeamiento físico como instrumento de control de intervención, coordinada del poder de la Administración con los intereses de un sector distinto del capital.

En consecuencia, se establecieron diversos **organismos oficiales** que promovieron las viviendas:

- **Obra Sindical del Hogar:** bajo el régimen de viviendas protegidas.
- **Ayuntamiento:** municipalizó el servicio de las Casas Baratas.
- **Comisaría:** para la Ordenación Urbana de Madrid y sus Alrededores.
- **Patronatos de viviendas de ministerios:** obtenían el suelo enajenado por la Comisaría.
- **Empresas dependientes del I.N.V.** (Instituto Nacional de la Vivienda) para sus empleados.

Posteriormente, en la década de los 50, se inició un cambio del modelo económico acompañado de un nuevo empuje migratorio hacia la capital. Este éxodo tuvo grandes repercusiones en el espacio urbano, haciendo necesaria la elaboración de planes de ordenación urbana como el **Plan Bidagor** (1941) que promovió la idea de "**Gran Madrid**" con la agregación de varios municipios a la ciudad.

Sin embargo, el crecimiento urbano desbordó las previsiones iniciales. En 1956 existían en Madrid y su entorno más de **50.000 chabolas**, sin contar con los problemas de infravivienda, hacinamiento y realquiler que generaron zonas de deterioro urbano de difícil solución, ejemplo de esa situación fueron **los poblados dirigidos y de absorción** creados a partir de 1954.

Con el objetivo de poner fin a esta situación, el Gobierno autorizó al I.N.V. en 1955 la realización del **II Plan Nacional de Vivienda**, donde se daba preferencia a la construcción de viviendas en las provincias con desarrollo industrial o minero español, como Madrid. De esta forma, las empresas se convirtieron en las entidades promotoras de las viviendas para sus trabajadores, es decir, la creación de **poblados industriales**, dando lugar a un tipo concreto de urbanismo de la periferia.

Una vez expuesta la política de vivienda durante el franquismo, podemos concluir que el Estado franquista trató de resolver el problema de la vivienda en Madrid mediante el concurso de la iniciativa privada, dando lugar a una espiral especulativa caracterizada por la recalificación del suelo y la construcción masiva de viviendas. Esto supuso la aparición de **zonas marginales en la periferia de Madrid escasamente dotadas de servicios**, cuando los tenían, mal comunicadas y, en muchos casos, sin ningún tipo de urbanización. Este urbanismo salvaje derivó en una escandalosa especulación del suelo que enriqueció a unos pocos afectados al régimen.

POSTWAR SOCIO - URBAN CONTEXT

Pegasus City as an example of the urban development between 1936 and 1960

Immediately after the Spanish Civil War was finished, the housing turned into a political argument as consequence of the ideological support to the family. In addition, the reconstruction of the city established the dynamics of the forties and fifties in the capital.

The **industry**, which was dispersed around Madrid, tried to gather in specific areas urbanised specially for them, this fact implied that several houses and neighbourhood were built in the surrounding areas, being more important the quantity than the quality, but with several **theoretical objectives** in common that can be summarized in: interventions in the peripheries, transport coordination, cooperativism, municipal activity, urban planning as control and coordination tool of the Government according to the interest of a sector different from the capital one.

As consequence, some **official organizations** were creating to promote the new housing:

- **Household Work Union:** under the control of protected housing.
- **Local Government:** hold the Cheap Houses Services.
- **Comission:** Urban development of Madrid and the surroundings.
- **Ministry Housing Board:** They obtained the soil alienated by the Comission.
- **Companies attached to the N.H.I.** (National Housing Institute) for they employees.

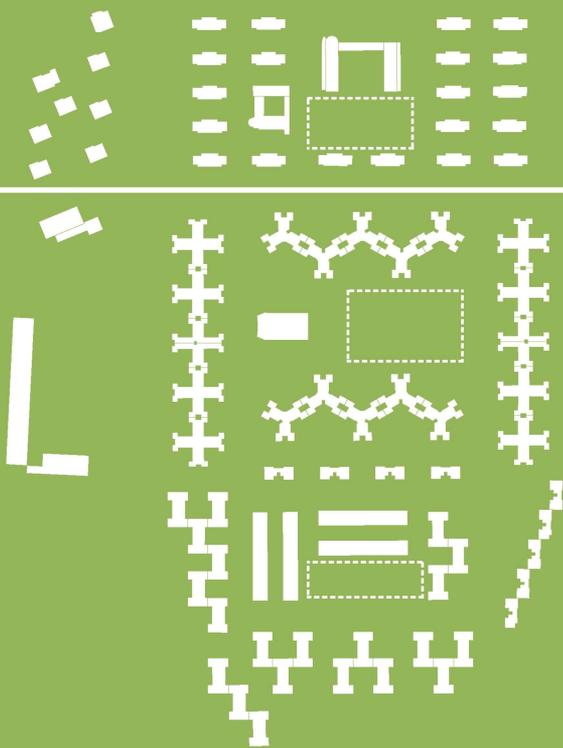
Later, in the decade of the 50, a change of the economical model started joined to a new migratory movement towards the capital. This exodus had relevant repercussions in the urban space, new urban schemes and planning were necessary as the **Bidagor Plan** (1941) that promote the idea of "**Great Madrid**" with the aggregation of several municipalities to the city.

Nevertheless, the urban growth exceed the initial forecasts. In 1956, there were more than **50.000 shanties** in Madrid, without taking into account the housing problems, the accumulation and the rent that generated zones of urban deterioration with difficult solutions. An example of this situation **directed and absorption villages** created since 1954.

With the aim of finish this situation, the Government authorized to N.H.I. in 1955 to develop the **II National Plan of Housing**, where the construction of housings in mining or industrial areas took precedence and Madrid was one this areas. By this way, the companies became the promoters of their employees' housing, that means the creation of industrial villages with a specific type of urbanism in the periphery.

Once exposed the housing policy during Franco's regime, we can conclude that The Pro-Franco State tried to solve the residential problem in Madrid through the contest of the private initiative, resulting a speculative spiral characterized by the requalification of the soil and the massive construction. This supposed the appearance of **marginal zones in the periphery of Madrid scantily endowed with services**, when they had them, badly communicated and, in many cases, without any type of urbanization. This wild urbanism derived in a scandalous speculation of the soil that only enriched to a few supporters of the Regime





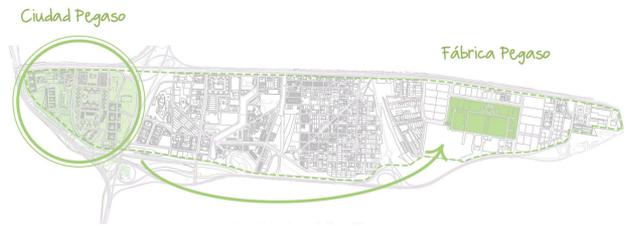
ANÁLISIS Y PROYECTO URBANO

Regeneración Urbana de un Barrio Industrial en Madrid

CIUDAD PEGASO. 1956

Modelo de Poblado Industrial de la fábrica automovilística Pegaso

Ciudad Pegaso surge en 1956 bajo el criterio de proporcionar vivienda en régimen de alquiler a los trabajadores de la factoría de Madrid de la Empresa Nacional de Autocamiones fabricante de los vehículos Pegaso que cumplieran con determinados requisitos familiares y de antigüedad.



Su localización aislada en el extrarradio noreste de Madrid confiere al poblado unos rasgos propios que definen inicialmente sus características más genéricas, como la cercanía al Aeropuerto de Barajas o su delimitación por la M-40. También hemos de tener en cuenta las condiciones teóricas de partida, pues los usos del espacio y su relación con la ciudad dependen de la conceptualización del modo de producción de la fábrica.



Por lo tanto, el diseño urbano de Ciudad Pegaso responde a un concepto de unidad orgánica autárquica donde la principal característica de la urbanización es la distribución espacial de la población del barrio atendiendo a rasgos definidos por el estatus laboral.



Sus habitantes eran todos trabajadores de la Empresa y vivían en zonas separadas, en casas diferenciadas y con lugares de ocio diferentes.

Así, la ciudad se se construyó en dos etapas, la primera en 1956 con la edificación de 589 viviendas, infraestructuras, locales comerciales y un edificio de servicios generales de la urbanización.

La segunda etapa comenzó en 1960, en la que se construyeron 738 viviendas, nuevos locales comerciales y deportivos.

Así, parecen tres tipologías básicas de viviendas:

<p>Viviendas Altos Cargos</p> <p>Formadas por Viviendas unifamiliares exentas con jardín propio y entrada independiente. Presentan una localización diferenciada y aislada en la trama urbana.</p>	<p>Viviendas Mandos Intermedios</p> <p>(Ingenieros Técnicos, peritos) Formada por viviendas adosadas y pareadas de dos alturas con jardín propio y entrada independiente.</p>	<p>Viviendas Clase Obrera</p> <p>Se trata de pisos en bloques en altura. Se distinguen cuatro tipologías básicas diferentes. El espacio sobrante de la parcela se convierte en espacio libre.</p>
--	---	---

Aunque la separación residencial no era física, sobre todo tras la construcción de la segunda fase, si existía una frontera real que separaba unos de otros:



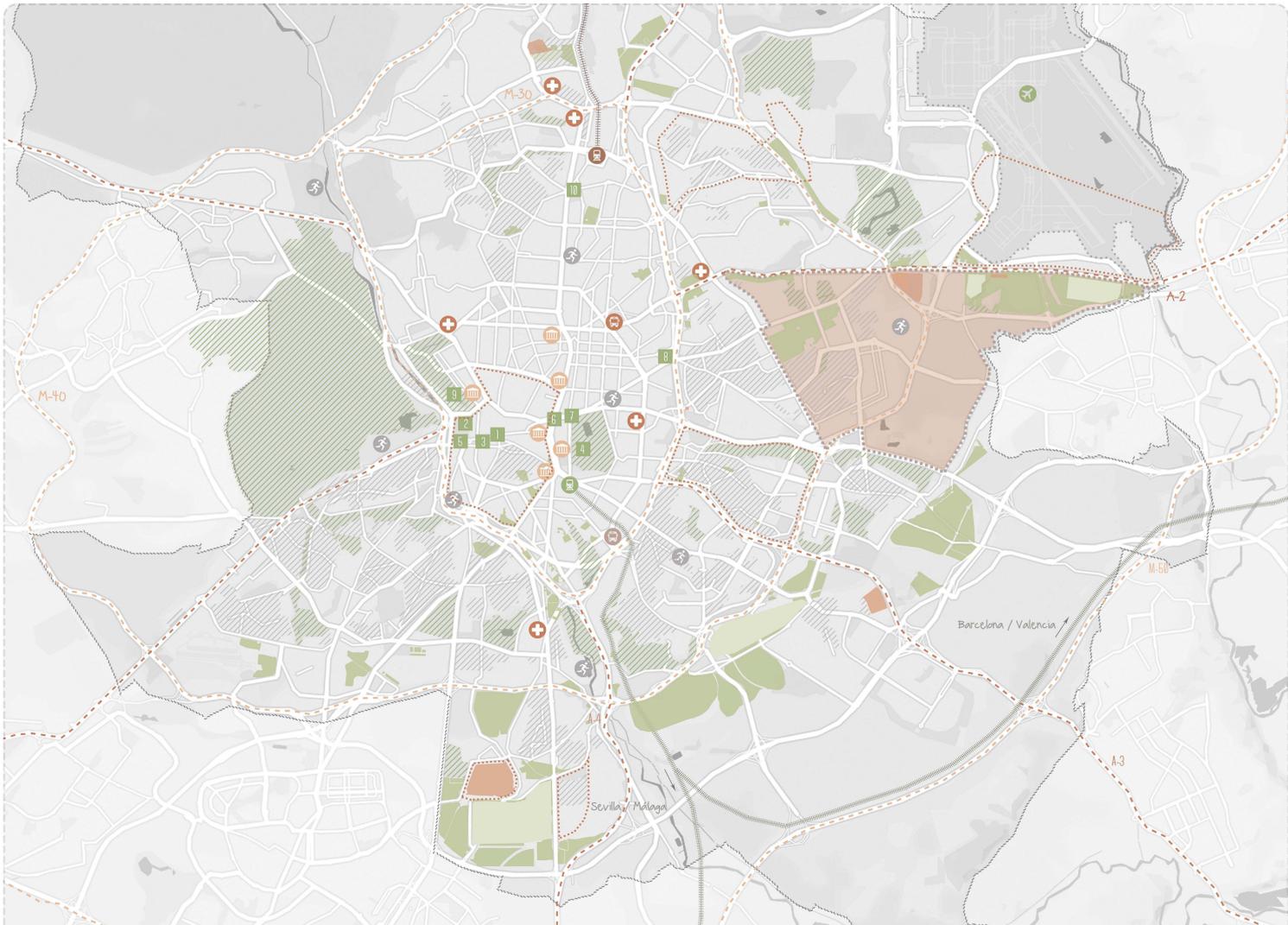
Unos contaban con la llamada "residencia de ingenieros" como lugar de encuentro y esparcimiento (piscina, cancha de tenis, salones), otros con los locales y zonas de ocio del "Grupo de Empresa". Unos y otros no compartían más espacio común que la parroquia de San Cristóbal.



Finalmente, podemos concluir que Ciudad Pegaso conforma uno de los conjuntos residenciales históricos cuyas características deben conservarse en el futuro como modelo de ciudad jardín autárquica. Para ello, deberá tutelarse en todo momento la correcta integración y equilibrio ambiental de posibles obras de nueva edificación



MADRID_E: 1/5.000



Vías - Entorno Urbano

- M-30 Circunvalación de Madrid
- M-40 Todas las direcciones
- M-50 Conexión a-1 // a-6
- Bus - Estaciones Principales
- Estación Av. de América
- Estación Sur

Vías - Autonómicas

- A-1 Autovía del norte Madrid - Irún
- A-2 Autovía del nordeste Madrid - Frontera con Francia
- A-3 Autovía del este Madrid - Valencia
- A-4 Autovía del sur Madrid - Cádiz
- A-5 Autovía del suroeste Madrid - Portugal
- A-6 Autovía del noroeste Madrid - La Coruña

Avión - Aeropuerto

- Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas
- 4 Terminales + 1 Satélite
- 5ª Europa / 2ª Mundial

Tren - Alta Velocidad

- Chamartín Madrid - Valladolid - León
- Atocha Madrid - Ciudad Real - Sevilla Madrid - Zaragoza - Barcelona Madrid - Calatayud - Huesca Madrid - Córdoba - Málaga Madrid - Albacete - Alicante Madrid - Requena - Valencia

Estructura Urbana

- Pobladors Dirigidos
- Industrias
- Suelo Uso Industrial
- APIRU
- Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana
- APIRU
- Áreas de Impulso a la Regeneración Urbana

Espacios Verdes

- 6.219,15 Ha
- 240.980 Árboles
- Museos 86 Museos 17 Bellas Artes
- Deporte 71 Centros Municipales 472 l. Básicas
- Sanitario 50 Hospitales 12.408 Camas

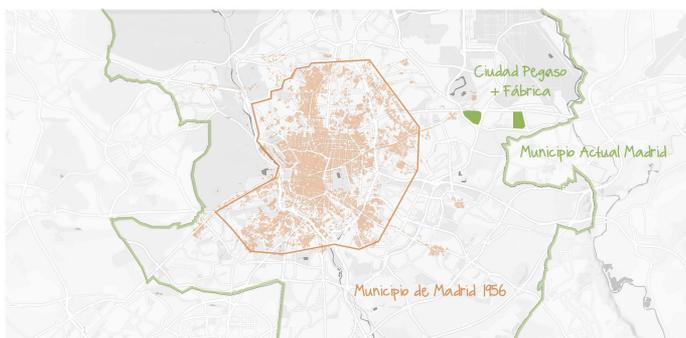
LOCALIZACIÓN Y EVOLUCIÓN HISTÓRICA



San Blas - Canillejas
Población: 53.372 Hab
Extensión: 22,36 Km²

Madrid - Municipio
Población: 3.252.711 Hab
Extensión: 605,77 Km²

RELACIÓN DE CIUDAD PEGASO CON EL CENTRO DE MADRID EN 1956



PLAN MAD-RE: Madrid Recupera

Plan de Mejora de Viviendas y Entorno Urbano en Áreas Preferentes de Impulso a la Regeneración Urbana (APIRU)



"Recupera tu casa. Recupera tu barrio. Recupera tu ciudad".

El Área de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha el Plan MAD-RE, con el fin de impulsar la regeneración de la ciudad. El 19 de julio de 2017 se ha abierto una nueva convocatoria que cuenta con 49,7 millones de euros.

En las APIRU se incluyen en la subvención las obras de **accesibilidad** (ascensores, rampas...), en la **eficiencia energética** (aislamiento de fachadas, cubiertas, ventanas, renovables...) y **conservación**.

Ejemplo Práctico

Comunidad de 20 vecinos situadas en un APIRU

Presupuesto total de obra	Presupuesto por vivienda	Ayuda Plan Mad-RE	Cada vecino debe pagar
123.680 €	6.185 €	70% 4.330 €	1.855 €

Ponemos Ascensor			
123.680 €	6.185 €	70% 4.330 €	1.855 €

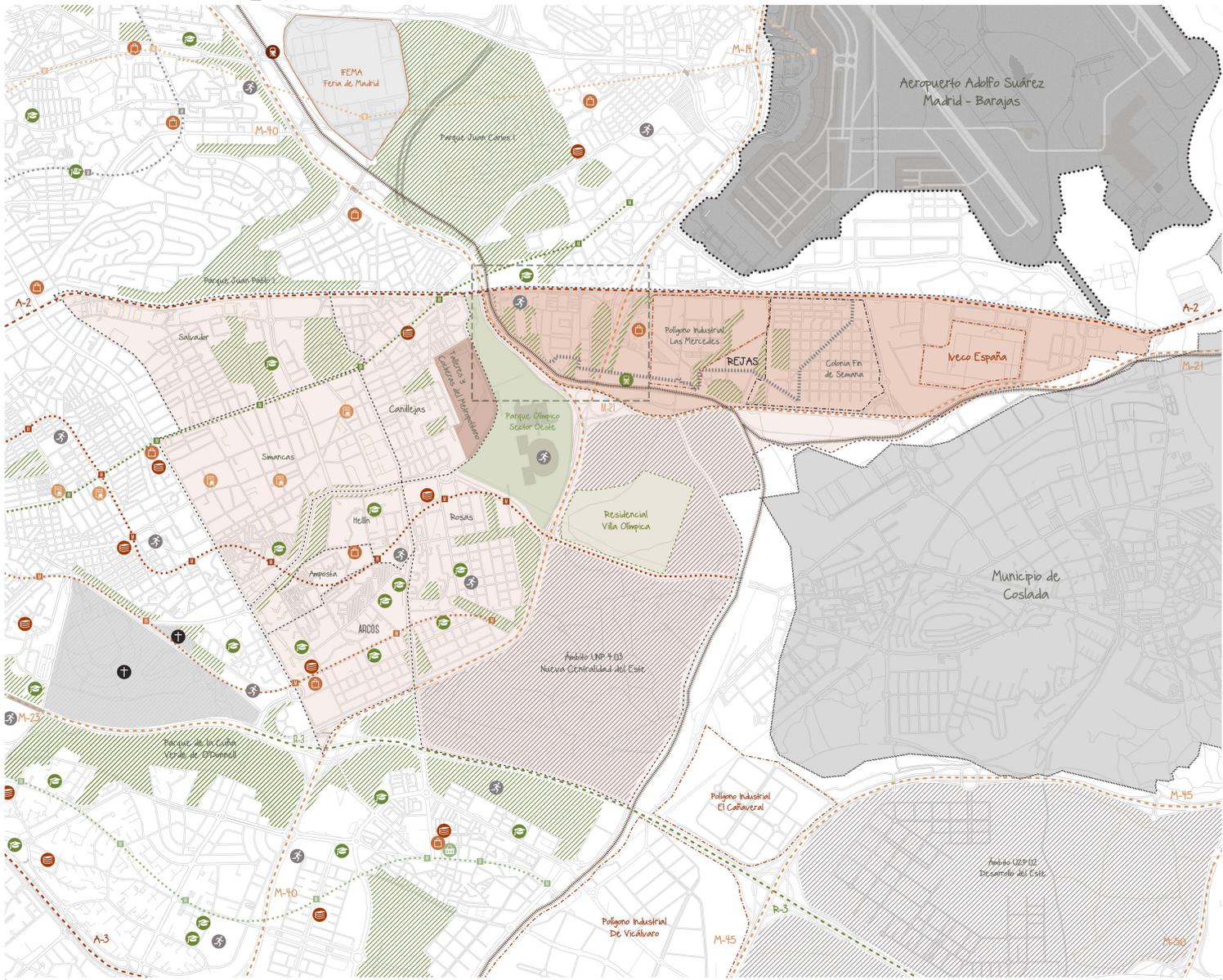
Hacemos obras de Eficiencia Energética			
160.800 €	8.040 €	61% 4.880 €	3.160 €

Ascensor + Obras de Eficiencia Energética			
284.500 €	14.225 €	63% 8.890 €	5.335 €





CIUDAD PEGASO. DISTRITO REJAS_E: 1/2500



Vías - Entorno Urbano

- M-14 Conexión M-40 // Aeropuerto
- M-21 Conexión M-40 // M-50
- M-40 Todas las Direcciones
- M-45 Conexión M-40 // M-50
- M-50 Conexión A-1 // A-6

Vías - Autonómicas

- A-2 Autovía del nordeste Madrid - Frontera con Francia
- A-3 Autovía del este Madrid - Valencia

Vías - Radiales

- R-3 Autopista Radial 3 Madrid - Arganda del Rey

Tren - Cercanías

- 🚂 Campo de las Naciones
- 🚂 Estación O'Donnell

Metro - Líneas

- 🚇 Metro L2
- 🚇 Metro L3
- 🚇 Metro L4
- 🚇 Metro L5
- 🚇 Metro L7
- 🚇 Metro L8
- 🚇 Metro L9

Dotaciones del Distrito

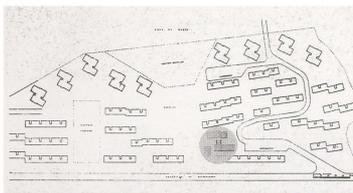
- 🏃 **Deporte**
3 Centros deportivos municipales
- 🌳 **Espacios Verdes**
82,38 ha - 12.777 árboles
- 🎓 **Institutos**
9 Centros de Secundaria
2 Centros con FP
- 🎓 **Formación Profesional**
3 Centros Privados
- 🏪 **Comercio**
3 Grandes Centros Comerciales
- 📖 **Bibliotecas**
3 Bibliotecas públicas municipales
- 🗺️ **Hinorario**
Hinorario Medioambiental Ciudad Pegasus - Colonia Fin de Semana
- 🏪 **Mercados**
1 Mercado Municipal

OTROS EJEMPLOS DE POBLADOS INDUSTRIALES

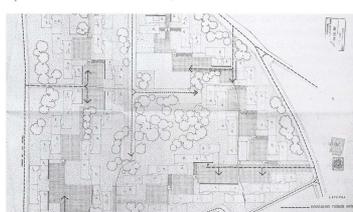
El cambio de modelo económico iniciado en los cincuenta se acompañó de un nuevo empuje migratoria hacia la capital. Ello tuvo importantes repercusiones en el espacio urbano, e hizo necesario recobrar buena parte de las concepciones urbanísticas recogidas en el plan Zuazo-Jansen y del plan regional de Besteiro.

Pronto se observó que el plan Bigador no era viable para regular el crecimiento urbano de la ciudad. Confluyeron para ello varios factores, entre los que destacaron la especulación del suelo y las carencias infraestructurales. Así comenzó un crecimiento urbano que desbordó las previsiones iniciales, que trataron de solventarse mediante la creación de poblados dirigidos y de absorción, cuya estructura urbana se asemeja mucho a la de Ciudad Pegasus, con la diferencia de que el promotor era el Estado o los propios inquilinos.

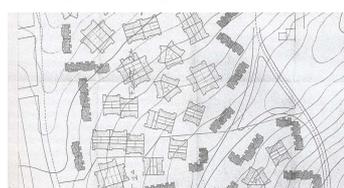
Batán



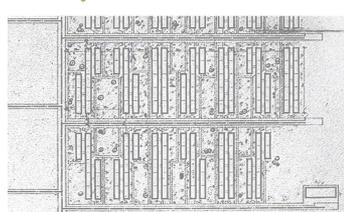
Grupo de Viviendas de Loyola



Poblado de Absorción de Zofio



Poblado Dirigido de Orcasitas



Poblado Virgen de Beñoña



Casas en Cadena





CIUDAD PEGASO_ E: 1/1.000



MORFOLOGÍA URBANA

Actualmente, el barrio se limita por diversos elementos, que lo encierran en sí mismo y no permiten su pleno desarrollo. Se detectan tanto límites exteriores como interiores. Por lo tanto, la propuesta deberá generar recorridos transversales que conecten todas las zonas de Ciudad Pegaso y sus alrededores.



Los edificios que conforman el barrio original fueron constituidos usando 3 unidades morfológicas distintas, que a través de estrategias de repetición, asociación y escala dan lugar a distintas agrupaciones en función del número de viviendas necesarias.

Límite Exterior: Vialio



Límite Topográfico



Límite Social



- Clase Alta - Altos Cargos
- Clase Media
- Nueva Construcción
- Clase Baja - Obreros

Unidad Morfológica



Sección tipo



Asociación de Unidades



Elementos Estructurantes



Carril Bici



Vegetación



Trama Urbana



Trama Viaria

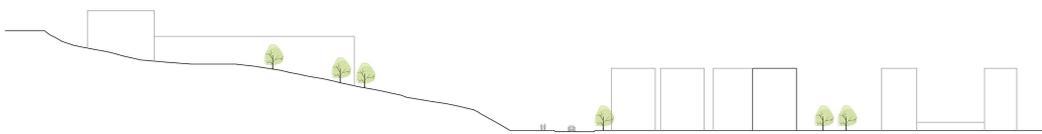
Sección AA'



Sección BB'



Sección CC'





CONEXIÓN EXTERIOR



Actualmente, el barrio está encerrado por tres de las autopistas principales de Madrid, por lo que la propuesta urbana establece diversas conexiones con las zonas colindantes con el fin de integrar Ciudad Pegaso en el distrito y romper los límites exteriores.

Conexiones puntuales



La zona norte está conectada actualmente a través de 4 puntos, por lo que la intervención se limita a aumentar la dimensión del paso subterráneo. Las nuevas conexiones se realizan de manera superficial a través de dos parques que atraviesan o cubren las autopistas.

Conexiones superficiales



CONEXIÓN INTERIOR

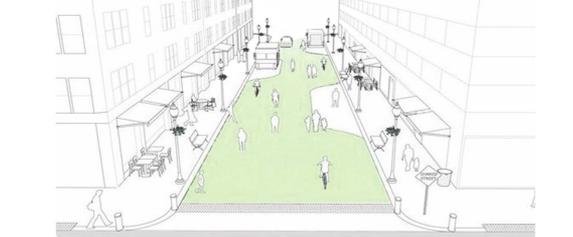


El barrio está organizado según las características de la ciudad periférica o difusa, donde las edificaciones son aisladas y entre ellas hay un espacio libre continuo aunque se prioriza la circulación de vehículos frente a la de peatones. Se propone concentrar dicha circulación en dos anillos que recorren el barrio, promoviendo los recorridos peatonales.

Circulación centralizada



Shared Spaces



ESPACIO LIBRE



Actualmente, el espacio libre está conformado por 3 plazas y el resto son espacios residuales de las edificaciones, conectados a través de una red peatonal que se encierra en el barrio y un carril bici que lo atraviesa.

Ciclopista



Recorridos peatonales



--- Recorrido peatonal
--- Ciclopista
--- Espacio libre



ESTRUCTURA URBANA



Según el Catastro de Madrid las parcelas actuales son las delimitadas por las vías, de manera que los espacios libres son privados y su mantenimiento deberían realizarlo las comunidades de Vecinos. La intervención propone ajustar la parcela al perímetro de cada edificio generando un espacio público continuo.

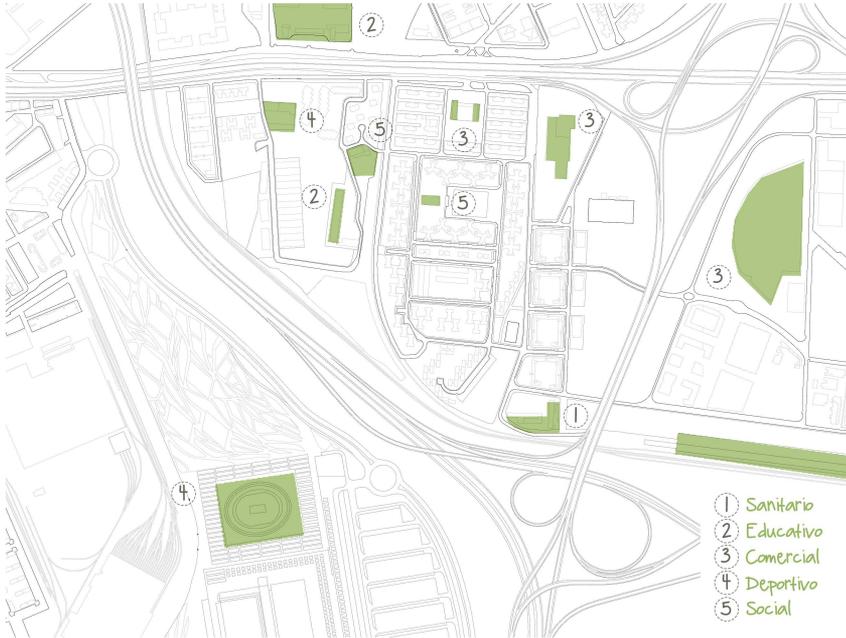
Parcelario



Rehabilitación + Obra nueva



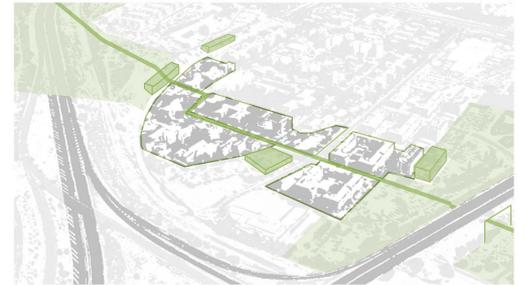
EQUIPAMIENTOS



Propuesta de Equipamientos



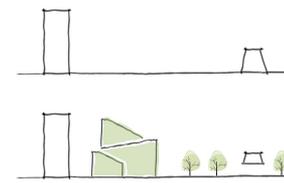
Nuevo Recorrido



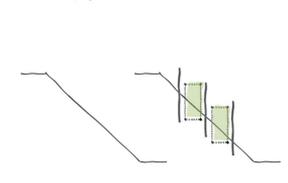
PROPUESTA: TRATAMIENTO DE LOS LÍMITES



Límite Exterior II



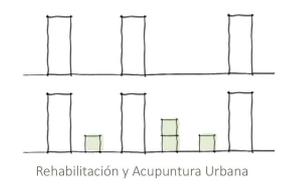
Límite Topográfico



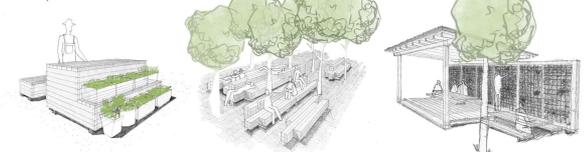
Límite Exterior I



Límite Social



Acupuntura Urbana

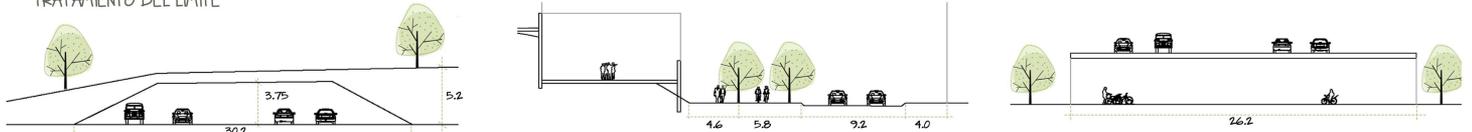




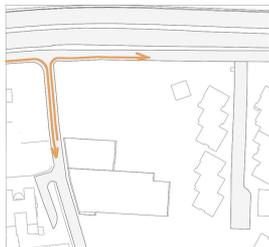
CIUDAD PEGASO_ E: 1/1000



TRATAMIENTO DEL LÍMITE



ENTRADA EN EL BARRIO



Acceso 01

Situado en el noroeste de la zona desde la autopista A2.



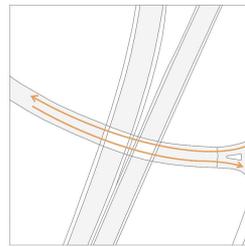
Acceso 02

Situado en el norte de la zona desde la autopista A2.



Acceso 03

Conecta internamente la zona con una fuerte pendiente debido a la ladera.



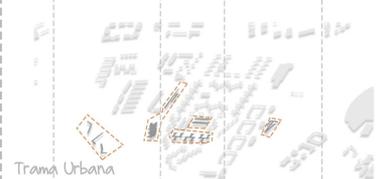
Acceso 04

Conexión con el resto del distrito de Rejas, atravesando la M-14.

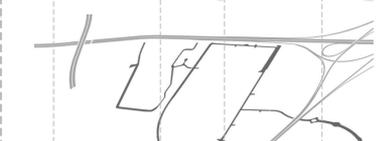
Elementos Estructurantes



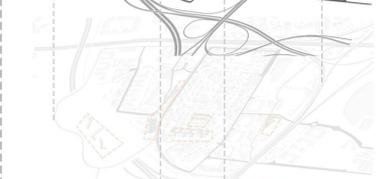
Carril Bici + Vegetación



Trama Urbana



Trama Viaria



Propuesta Urbana

Sección AA'



Sección BB'



Sección CC'





RECORRIDO TRANSVERSAL GENERADO MEDIANTE LAS INTERVENCIONES



CONCLUSIÓN

Una vez realizada la propuesta urbana incluyendo: la mejora de las comunicaciones interiores y exteriores del barrio, un espacio público continuo, una red peatonal, mobiliario urbano y ampliando el recorrido del carril bici, se establece la estrategia de intervención arquitectónica:

- **Rehabilitación:** Los edificios de viviendas de los trabajadores han quedado obsoletos 50 años después de su construcción, pues además de la pobreza de sus materiales, tampoco responden al modelo de vivienda actual. Por lo tanto, se propone rehabilitarlos para mejorar las condiciones de confort de sus habitantes y adaptarlas a sus necesidades.

- **Obra nueva:** con el fin de dotar al barrio de nuevos usos que promuevan la participación ciudadana, la autoproducción, la mejora de la economía local, la formación de los habitantes, etc. se incluyen en la propuesta diversos equipamientos que pese a funcionar de manera individual también son complementarios los unos de los otros.